LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കേരള നിയമസഭാ നടപടികൾ

പതിനൊന്നാം കേരള നിയമസഭ

പതിനൊന്നാം സമ്മേളനം

2005 മാർച്ച് 17, വ്യാഴം

വാല്യം CXXIV] ഔദ്യോഗിക റിപ്പോർട്ട് [നമ്പർ 23

നിയമസഭ 2005 മാർച്ച് മാസം 17-ാം തീയതി വ്യാഴാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ ശ്രീ. തേറമ്പിൽ രാമകൃഷ്ണന്റെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ നിയമസഭാ ഹാളിൽ യോഗം ചേർന്നു.

I ചോദ്യോത്തരങ്ങൾ

(ഈ സമ്മേളനത്തിലേക്ക് അനുവദിക്കപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങളുടെ പട്ടികയിലെ നമ്പർ ബ്രാക്കറ്റിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്നു.)

(i) വാങ്മൂലം നൽകിയ ഉത്തരങ്ങൾ

മി. സ്പീക്കർ: ചോദ്യം നമ്പർ 487

റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിൽ

*1 [487] ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) മരാമത്ത്, ഗതാഗതം, ആഭ്യന്തരം എന്നീ വകുപ്പുകൾ സംയുക്തമായി സംസ്ഥാനത്ത് റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിൽ രൂപീകരണം പൂർത്തിയാക്കിയിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) എങ്കിൽ ഇതിന്റെ ഘടന എന്തെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ):

(എ ആന്റ് ബി) 1-6-2000-ലെ ജി.ഒ. പ്രകാരം ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി ചെയർമാനായും മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി ഉൾപ്പെടെ 34 പേർ അംഗങ്ങളുമായി റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിൽ രൂപീകരിച്ചുകൊണ്ട് ഉത്തരവായിട്ടുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ: സർ, വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു ചോദ്യത്തിന് വളരെ ലാഘവബുദ്ധിയോടെയാണ് മന്ത്രി മറുപടി ഉണ്ടാക്കിത്തന്നിരിക്കുന്നത്. ഘടനയെ സംബന്ധിച്ച് ചോദിച്ചപ്പോൾ ഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രി ചെയർമാനായും മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി അടക്കമുള്ള 34 പേർ അംഗങ്ങളുമായുള്ള കമ്മിറ്റിയിൽ ആരൊക്കെയാണ് ഈ കമ്മിറ്റിയിൽ എന്നുപോലും മറുപടി പറഞ്ഞിട്ടില്ല. എന്റെ ചോദ്യം, ഇന്ന് റോഡപകടങ്ങൾ വളരെ വ്യാപകമായി നടന്നു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇന്നലെപ്പോലും റോഡപകടത്തിൽ ആറുപേർ മരണമടഞ്ഞു എന്ന് പത്രത്തിലൂടെ നാം കണ്ടു. ഇത്രയേറെ റോഡപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുമ്പോൾ റോഡപകടങ്ങളുടെ കാരണം എന്താണ് എന്നുള്ളതിനെപ്പറ്റി റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിൽ ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ, 2000-ൽ രൂപീകൃതമായ കമ്മിറ്റി 2002-ൽ ഒരു പ്രാവശ്യം യോഗം ചേർന്നശേഷം കഴിഞ്ഞ മൂന്നു വർഷമായി യോഗം ചേർന്നിട്ടില്ല എന്നാണ് മനസ്സിലാകുന്നത്. എന്താണ് റോഡപകടങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഈ കമ്മിറ്റിയുടെ വിലയിരുത്തൽ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ഈ 34 പേരും ഒരുമിച്ച് എഴുതേണ്ട എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ്. 34 അംഗങ്ങൾ അടങ്ങിയ കമ്മിറ്റി യഥാർത്ഥത്തിൽ ഗവൺമെന്റിനെ അഡ്വൈസ് ചെയ്യാൻവേണ്ടി മാത്രമുള്ള ഒരു കമ്മിറ്റിയാണ്. 2000-ലാണ് ഈ കമ്മിറ്റി കൂടിയിട്ടുള്ളത്. പക്ഷേ റോഡ് സുരക്ഷയെ സംബന്ധിച്ച് ജില്ലാ തലത്തിലുള്ള യോഗം നിരന്തരമായി കൂടാറുണ്ട്. ഇതിനു പുറമെ ബ്ലാക്ക് സ്പോട്ടുകൾ ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്യുന്നതിനായി ഈ ഗവൺമെന്റ് മറ്റൊരു കമ്മിറ്റി രൂപീകരിച്ചു. ശ്രീ. രമൺ ശ്രീവാസ്തവ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്മീഷണറായിരിക്കുമ്പോൾ അഡീഷണൽ ഡി.ജി.പി. അൽഫോൺസ് ലൂയിസ് ഇറയിൽ, ചീഫ് എൻജിനീയർ (റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ്) ശ്രീ. ജോസഫ് മാത്യു, നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ ചീഫ് എൻജിനീയർ, ശ്രീ. സുരേഷൻ കൊയ്ലേറിയൻ തുടങ്ങിയവരെ ഉൾപ്പെടുത്തി മുഖ്യമന്ത്രി ക്യാബിനറ്റിൽ വച്ച് ഫോം ചെയ്ത കമ്മിറ്റിയാണിത്. ആ കമ്മിറ്റി 15-12-2004-ൽ ക്യാബിനറ്റ് മീറ്റിംഗിൽ ഡിസൈഡ് ചെയ്തത് അനുസരിച്ച് കേരളത്തിൽ മുഴുവൻ സഞ്ചരിച്ച് കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ ബ്ലാക്ക് സ്പോട്ടുകളും ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ അവ റെക്ടിഫൈ ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ എടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ കെ.എസ്.ടി.പി. വഴിയുള്ള റെക്ടിഫിക്കേഷൻ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ റോഡ് സേഫ്റ്റിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിട്ടുള്ള ഒരു പോർഷനുണ്ട്. അതിൻപ്രകാരവും ബ്ലാക്ക് സ്പോട്ടുകൾ ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്തു. അവ റെക്ടിഫൈ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടി ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ: സർ, ഇവിടെ റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിൽ ഉണ്ടാക്കിയശേഷം റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി രൂപീകരിക്കുന്ന കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് സഭയിൽ പലപ്പോഴും പറഞ്ഞുകേട്ടിട്ടുണ്ട്. അതോടൊപ്പം തന്നെ കഴിഞ്ഞ ഒരു

വർഷക്കാലം 2004-ൽ എത്ര റോഡ് അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായി എന്നുള്ള കാര്യം അങ്ങേക്ക് വെളിപ്പെടുത്താൻ കഴിയുമോ; ഏത് വാഹനമാണ് കൂടുതൽ അപകടങ്ങളിൽ പെടുന്നത് എന്നുള്ള കാര്യം വെളിപ്പെടുത്താൻ കഴിയുമോ? ഈ കാര്യങ്ങളൊക്കെ സുരക്ഷാ കൗൺസിൽ ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: അതോറിറ്റി ഉണ്ടാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചുള്ള തീരുമാനം എടുത്തത് 2002-ൽ കൂടിയ സേഫ്റ്റി കൗൺസിലാണ്. അതുപ്രകാരം അതോറിറ്റി ബില്ലിനുവേണ്ടിയുള്ള ഡ്രാഫ്റ്റ് തയ്യാറാക്കി കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അത് അസംബ്ളിയിൽ കൊണ്ടുവന്നു. ട്രാൻസ്പോർട്ട് മിനിസ്റ്ററാണ് അതിന്റെ ചെയർമാനായി നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത്, അസംബ്ളിയിൽ വരുന്നതും നിയമമാക്കുന്നതുമാണ്. ഇതിനിടയിൽ ഇതുസംബന്ധിച്ച് പഠനങ്ങൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. ആ പഠനങ്ങളുടെ ഭാഗമായി 2004-ൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടങ്ങൾ നടന്നിട്ടുള്ളത് റോഡ്സിൽ ആണ്. നാഷണൽ ഹൈവേയിലും സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയിലുമുള്ള അപകടങ്ങളിൽ ഈ വർഷം മരണപ്പെട്ടവർ 3059 ആണ്. ഇതിൽ ഗ്രീവസ് ഇൻജുറി ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത് 51,217 പേർക്ക് ആണ്. നമ്പർ ഓഫ് കേസസ് 22,387 ആണ്. അതുപോലെ മൈനർ ഇൻജുറി 4,126. മൈനർ ആക്സിഡന്റ് 14,692. അങ്ങനെ ടോട്ടൽ നമ്പർ 48,220 കേസുകൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അതിൽ മരിച്ചവർ 3059, പരിക്കു പറ്റിയവർ 51,217 ആണ്. അതിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആക്സിഡന്റ് ഉണ്ടായിരിക്കുന്നത് ടൂ വീലേഴ്സിന് ആണ്. 644 ആക്സിഡന്റ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത് ടൂ വീലേഴ്സ് കൊണ്ടാണ്. പിന്നെ വരുന്നത് മിനി ബസ്, പ്രൈവറ്റ് ബസ് 576. ലൈറ്റ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് 519, ഗുഡ് വെഹിക്കിൾസ്, ട്രക്ക്സ് 433.

ശ്രീ. ടി. കെ. ബാലൻ: സർ, ഈ റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിൽ കോൺസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ചെയ്തപ്പോൾ 34 അംഗങ്ങളാണ് എന്നു പറഞ്ഞു. ചേറ്റുവ ബസ് അപകടം മുതൽ ഏറ്റവും ഒടുവിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആളുകൾ മരണപ്പെട്ടിട്ടുള്ള അപകടങ്ങളെപ്പറ്റിയൊക്കെ ഗവൺമെന്റ് അതാത് കാലത്ത് ചില പരിശോധനകളൊക്കെ നടത്താറുണ്ട്. അതിൽ പ്രധാനമായും കാണുന്നത് ബസിന്റെ മൽസര ഓട്ടവും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിട്ടുള്ള അപകടങ്ങളുമാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഈ സുരക്ഷാ കൗൺസിലിൽ, ഡ്രൈവർമാരെ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്ന ട്രേഡ് യൂണിയന്റെ പ്രതിനിധികൾ, ടെലികമ്മ്യൂണിക്കേഷൻ, വാട്ടർ അതോറിറ്റി എന്നിങ്ങനെയുള്ള വകുപ്പുകളുടെ പ്രതിനിധികൾ തുടങ്ങിയവരെ ഉൾപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് പരിഗണിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ലോക്കൽ ലെവലിൽ കൂടുന്ന കമ്മിറ്റികളുണ്ട്. അതിന്റെ കൂടെത്തന്നെ സ്റ്റേറ്റ് ലെവലിലും കമ്മിറ്റിയുണ്ട്. പക്ഷേ ലോക്കൽ ലെവലിലുള്ള കമ്മിറ്റിയിൽ അതാത് പ്രദേശത്തെ ട്രേഡ് യൂണിയന്റെ ആൾക്കാരെ ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്ന നിബന്ധനയുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി. കെ. കെ. ബാവ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ അപകട സാധ്യത കൂടുതലുള്ള മേഖലകൾ പ്രത്യേകമായി ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്തിരിക്കുന്നു എന്നു പറഞ്ഞു. എന്നാൽ നമ്മുടെ റോഡുകൾ മാത്രമാണോ ഈ അപകടങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ കാരണമാകുന്നത്? നമ്മുടെ ആളുകൾ ഒരിക്കൽ വാങ്ങിയ വണ്ടികൾ കണ്ടം ചെയ്യാറില്ല എന്നുള്ളതാണ് സത്യം. അതുപോലെ ഡ്രൈവർമാരുടെ അശ്രദ്ധ, രാത്രികാലങ്ങളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന ഒട്ടുമിക്ക ആക്സിഡന്റുകളിലും റോഡല്ല കാരണം എന്നുള്ള വസ്തുത മന്ത്രി മനസിലാക്കിയിട്ടുണ്ടോ; അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ ഇവ പരിഹരിക്കുന്നതിന് ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാവരേയുംകൂടി സഹകരിപ്പിച്ച് ഈ മാതിരി ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഒഴിവാക്കി ആക്സിഡന്റ് കുറയ്ക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞത് വളരെ ശരിയാണ്. റോഡിന്റെ പോരായ്മ കാരണം ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ ഒന്നര ശതമാനം മാത്രമാണ്. അതിനു പുറമെ ഉണ്ടാകുന്നത് വണ്ടിയുടെ മോശമായ കണ്ടീഷൻ, ഡ്രൈവറുടെ അശ്രദ്ധ എന്നിവകൊണ്ടാണ്. പുലർച്ചെ ഉണ്ടാകുന്ന ആക്സിഡന്റ് പലപ്പോഴും ഡ്രൈവർ ഉറങ്ങിപ്പോകുന്നതുകൊണ്ടും മദ്യപിക്കുന്നതു കൊണ്ടും ഉണ്ടാകുന്നതാണ്. റോഡിന്റെ അപാകത കാരണം അപകടം ഉണ്ടാകുന്നത് വളരെ ചെറിയ ഒരു ശതമാനം മാത്രമാണ്. മൂന്നു ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളും കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്യുമ്പോൾ മാത്രമേ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്ന കാര്യം പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ. മൂന്ന്- ഇ എന്നാണ് പറയുക. ഒന്ന് എൻജിനീയറിംഗ്, രണ്ട് എൻഫോഴ്സ്മെന്റ്, മൂന്ന് എഡ്യൂക്കേഷൻ. ഇതു മൂന്നും ഉണ്ടെങ്കിൽ മാത്രമേ റോഡ് സേഫ്റ്റി പൂർണ്ണമാക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. എൻജിനീയറിംഗ് എന്നു പറയുമ്പോൾ റോഡിന്റെ എൻജിനീയറിംഗിലും ജ്യോമട്രിയിലുമുണ്ടാകുന്ന ഡിഫക്ട്സ്; അത് പരിഹരിക്കുക എന്നുള്ളത്. രണ്ട്. എൻഫോഴ്സ്മെന്റ്. രണ്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളാണ് ഇത് ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഒന്ന് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്മീഷണറുടെ കീഴിലുള്ള എൻഫോഴ്സ്മെന്റ്, പിന്നെ പോലീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ കീഴിലുള്ളത്. മൂന്ന്, എഡ്യൂക്കേഷൻ. ചെറിയ കുട്ടികളായിരിക്കുമ്പോൾ തന്നെ ഇത്തരം വിഷയങ്ങളെ കുറിച്ചുള്ള അവബോധം ഉണ്ടാക്കിയെടുക്കുക എന്നുള്ളതാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ കെ.എസ്.ടി.പി. പ്രോജക്ടിന്റെ ഭാഗമായി എഡ്യൂക്കേഷൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുമായി ഒരു കോ-ഓർഡിനേഷൻ നടത്തിയതിന്റെ ഫലമായി കരിക്കുലത്തിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റിയെ സംബന്ധിച്ച ഭാഗം ഉൾപ്പെടുത്താം എന്ന് വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി സമ്മതിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആ സാഹചര്യത്തിൽ ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ അവബോധമുണ്ടാക്കാൻ അത് സഹായകമാണ്. സ്കൂളുകളിൽ മാത്രമല്ല കമ്മ്യൂണിറ്റി എഡ്യൂക്കേഷനും അതുപോലെ മറ്റ് മേഖലയിലെ എഡ്യൂക്കേഷനും ഇതിന് ആവശ്യമാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു: സർ, വാഹന അപകടം ഉണ്ടായ സ്ഥലത്ത് ഇന്ന കാരണം കൊണ്ടാണ് അപകടം ഉണ്ടായത്, ഇന്ന കാരണങ്ങൾ കൊണ്ടാണ് ബസുകൾ അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നത് എന്ന് ബസിന്റെ കമ്പനിക്കാരെ ബോധ്യപ്പെടുത്തിയിട്ടും അവർ അതിനനുസരിച്ചുള്ള മാറ്റത്തിന് സന്നദ്ധരാകുന്നില്ല എന്നുള്ളത് വസ്തുതയാണ്. റ്റാറ്റ അതുപോലെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഉപയോഗിക്കുന്ന മറ്റ് കമ്പനികളുടെ ബസ്സുകൾ എന്നിവയിൽ അപകടം ഉണ്ടായപ്പോൾ, മലപ്പുറത്ത് അനേകമാളുകളുടെ മരണത്തിനിടയാക്കിയ ആ സംഭവമടക്കം പരിശോധിച്ചപ്പോൾ, ബസിന്റെ തകരാറുകൊണ്ടാണ് ഈ അപകടം ഉണ്ടായതെന്ന് വ്യക്തമായിട്ടും, അത് കമ്പനിക്കാരെ ബോധ്യപ്പെടുത്താൻ സാധിച്ചിട്ടും അതിന് പരിഹാരം ഉണ്ടാകാത്ത ഒരു സാഹചര്യം ഇന്നുണ്ട്. രണ്ടാമത്, റോഡ് സുരക്ഷയെ സംബന്ധിച്ചാണെങ്കിൽ അതിലെക്കാവശ്യമായ സൈൻ ബോർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കണം. റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിലിന്റെ മേൽനോട്ടത്തിൽ തന്നെ അത് പെട്ടെന്ന് സ്ഥാപിക്കാൻ സഹായിച്ചാൽ കുറേ കൂടി ഗുണം ഉണ്ടാകും. വാഹനാപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായ സ്ഥലത്ത് ഇന്ന കാരണങ്ങൾ കൊണ്ടാണ് അപകടം ഉണ്ടായതെന്ന് ബോധ്യപ്പെടുത്തിയിട്ടും കേരളത്തിൽ ഓടുന്ന ലെയ്‌ലാന്റ് ആയാലും റ്റാറ്റ ആയാലും അവരുടെ ബസുകൾ അന്നും ഇന്നും മാറ്റാത്തതിന്റെ ഫലമായി അടുത്തകാലത്ത് വീണ്ടും അപകടം ഉണ്ടാകുന്നു. ഇത് വളരെ ഗുരുതരമായ പ്രശ്നമാണ്.

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ചില ഭാഗങ്ങൾ ട്രാൻസ്പോർട്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ടു വരുന്നതുകൊണ്ട് വിശദമായി ഉത്തരം പറയാൻ പറ്റാത്ത ഒരു അവസ്ഥയാണ്. എങ്കിലും ഇത്തരം കാര്യങ്ങളെല്ലാം കൂടെ ചേർത്തുകൊണ്ടാണ് ഈ അതോറിറ്റി ഉണ്ടാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചുള്ള ആലോചന വരുന്നത്. അതിൽ ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ സൈനേജുകളും മറ്റും കൃത്യമായി സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് വേണ്ടി Road Safety Fund-ഉം രൂപീകരിക്കാൻ തീരുമാനം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. തൽക്കാലം World Bank Scheme-ന്റെ ഭാഗമായി road safety-ക്ക് വേണ്ടി ഒരു Portion ഇത്തരത്തിലുള്ള സൈനേജുകൾ ഉണ്ടാക്കാൻ, Black Spot identify ചെയ്ത് ആ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി മാറ്റിവച്ചിരിക്കുന്നതുകൊണ്ട് കുറെ കാര്യങ്ങൾ അതുവഴി നടത്താൻ [illegible]ിക്കുന്നുണ്ട്.

പ്രൊഫ. കെ. വി. തോമസ്: സർ, കേരളത്തിലെ റോഡ് അപകടങ്ങൾ നോക്കിയാൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ മരണം സംഭവിക്കുന്നത് head injury മൂലമാണ്. ഇത് കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സ്കൂട്ടർ യാത്രക്കാരും മറ്റും ഹെൽമെറ്റ് ധരിക്കുന്നതിനും ബസുകളിൽ speed governor സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും സംയുക്തമായി നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ. സംയുക്തമായി നടപടി സ്വീകരിച്ചാൽ മാത്രമേ ഈ issue പരിഹരിക്കാൻ സാധിക്കൂ എന്നുള്ള നിലയിൽ ഗവണ്മെന്റ് ഇത്തരത്തിലുള്ള co-ordination-നെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ co-ordination-ലൂടെ

മാത്രമല്ലാതെ ഉദ്ദേശിച്ച രീതിയിലുള്ള, കാര്യങ്ങൾ നേരെചൊവ്വേ പോകണമെങ്കിൽ യഥാർത്ഥത്തിൽ ഉള്ള enforcement ആണ് ആദ്യമായി ആവശ്യമായി വരുന്നത്. ആ enforcement കൃത്യമായി കൊണ്ടുവരുന്നതിനുവേണ്ടി K.S.T.P. യുടെ കീഴിൽത്തന്നെ Geo KAMS (Geogrphical Kerala Accident Management System) എന്ന സോഫ്റ്റ്വെയർ ഡെവലപ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അത് recording, monitoring and analysing of all road accidents–നാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. State Crime Records Bureau–ൽ ഈ സോഫ്റ്റ്വെയർ ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്ത് accident spots, causes of accidents എന്നിവ കണ്ടുപിടിക്കുക, പോലീസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റും മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റും എഫ്.ഐ.ആർ. അടക്കമുള്ള കാര്യങ്ങൾ തയ്യാറാക്കുക തുടങ്ങിയ ഒബ്ജക്ടീവുകളോടുകൂടിയാണ് ഈ 'Geo KAMS' develop ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. അതനുസരിച്ച് ചില കാര്യങ്ങൾ co-ordinate ചെയ്യാൻ സാധിക്കുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: സർ, എൻ.എച്ചിലൂടെ മരണഭയത്തോടെ മാത്രമേ യാത്ര ചെയ്യാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. എൻ. വി. കൃഷ്ണവാര്യർ ഒരു കവിതയിൽ പറഞ്ഞതുപോലെ ജീവനെ ഉള്ളം കയ്യിൽ പേറി ഞാൻ നടക്കുന്നു എന്ന മട്ടിലാണ് കോഴിക്കോട്-കണ്ണൂർ റൂട്ടിലെ ബസ് യാത്ര. ഇതോടനുബന്ധിച്ച് രണ്ട് കാര്യങ്ങൾ പറയുകയാണ്. ഒന്ന് റോഡിൽ നിലവിലുള്ള വീതി ഉപയോഗിച്ച് ഒരു ഡിവൈഡർ സ്ഥാപിക്കുക എന്നതാണ്. എൻ.എച്ചിൽ, നാല് വരിപാതയാക്കുന്നതിനുമുൻപ് തന്നെ ഡിവൈഡർ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് സാങ്കേതികമായ തടസ്സമുണ്ടോ? അതുപോലെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പിൽ ബസുകളുടെ യാത്രക്കുവേണ്ടി അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള സമയത്തിൽ ആവശ്യമായിട്ടുള്ള മാറ്റം വരുത്തുന്നതിനുവേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ.: സർ, ഡിവൈഡർ സ്ഥാപിക്കുന്ന സമയത്ത് അതിന്റെ എൻജിനീയറിംഗ് കൂടി നോക്കിയിട്ടേ ഡിവൈഡേഴ്സ് വയ്ക്കാൻ സാധിക്കൂ. അതേ അവസരത്തിൽ ഡിവൈഡേഴ്സ് കാരണം ഉണ്ടാകാറുള്ള accidents, ഡിവൈഡേഴ്സിന് മുകളിൽ കയറിപ്പോയിട്ടുള്ള accidents നമുക്ക് നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ സഞ്ചരിച്ചാൽ ഇഷ്ടംപോലെ കാണാൻ സാധിക്കും. അത് എന്തെന്നുവച്ചാൽ ചില turnings-ലും മറ്റുമൊക്കെ engineering defects വരുന്ന സമയത്ത് വാഹനങ്ങൾക്ക് രാത്രിയിൽ ഡിവൈഡേഴ്സ് ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്യാൻ പറ്റാതെ, ഡിവൈഡേഴ്സിൽ ഇടിച്ച് ആക്സിഡന്റ്സ് ഉണ്ടാകുന്നു. എവിടെയൊക്കെ ഡിവൈഡേഴ്സ് ആവാമെന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് വ്യക്തമായിട്ടുള്ള നിബന്ധനകളുണ്ട്. ആവശ്യമായ സ്ഥലത്ത് ഡിവൈഡേഴ്സ് സ്ഥാപിക്കുന്നതിൽ തെറ്റില്ല; പക്ഷേ വീതിയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ സ്ഥാപിക്കണം. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ എടുക്കുന്നുണ്ട്. വേറെ ഒരു പ്രശ്നം ഉള്ളത് റോഡ് നന്നാക്കുംതോറും ആക്സിഡന്റ്സ് കൂടാനുള്ള സാധ്യത മിക്ക സ്ഥലത്തും കാണുന്നുണ്ട്. റോഡ് നന്നാക്കുമ്പോൾ തന്നെ അതിന്റെ കൂടെ road safety measures-ഉം കുറച്ചൊക്കെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഡ്രൈവേഴ്സിന്റെ ഭാഗത്ത് എഡ്യൂക്കേഷനും ആവശ്യമാണ്. അതിനുപുറമെ ഈ സൈനേജും മറ്റുമുള്ള കാര്യങ്ങളും ആവശ്യമാണ്. reflectors-ഉം മറ്റുള്ള കാര്യങ്ങളും വച്ചുകഴിഞ്ഞാൽത്തന്നെ റോഡിന്റെ നടുവിലുള്ള reflectors രാത്രി കാലങ്ങളിൽ എടുത്തുകൊണ്ടുപോകാനുള്ള പ്രവണതയാണ് നമ്മുടെ സ്റ്റേറ്റിലുള്ളത്. കുറച്ചുദിവസം കഴിഞ്ഞാൽ ഈ reflectors കാണാതാകും. ഒന്നിന് 250 രൂപ വില വരുന്നതുകൊണ്ട് പല സ്ഥലത്തും എത്ത് കാണാതെയാകുന്ന ഒരു സാഹചര്യം ഉണ്ട്. ഇതിന്റെ യഥാർത്ഥ ആവശ്യം മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ടുള്ള അവബോധം ജനങ്ങളിൽ ഉണ്ടാക്കി അതിലൂടെ മാത്രമെ road safety measures പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ സാധിക്കൂ.

ശ്രീ. കെ. മുഹമ്മദാലി: സർ, ഇപ്പോഴത്തെ റോഡുകളിൽ പല ഭാഗങ്ങളിലും വൻകയ്യേറ്റം നടക്കുകയാണ്. റോഡപകടത്തിന്റെ പ്രധാന കാരണങ്ങളിലൊന്നാണിത്. അതുകൊണ്ട് നമ്മുടെ റോഡ് പുറംപോക്ക് പരിശോധിച്ച് അടയാളപ്പെടുത്തുന്നതിനാവശ്യമായ അടിയന്തിര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് നടപടി ഉണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. റോഡ് എൻക്രോച്ച്മെന്റ് എന്നുപറയുന്നത്, അതുപോലെ തന്നെ റോഡിനാവശ്യമായ സ്ഥലത്ത് സ്ഥാപിക്കപ്പെടുന്ന മറ്റ് കാര്യങ്ങൾ, ഇതൊക്കെ കാരണം ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ പലപ്പോഴും നീക്കാൻ ശ്രമിക്കുമ്പോൾ ചില സമയങ്ങളിൽ അത് രാഷ്ട്രീയമായ സമ്മർദ്ദങ്ങൾക്ക് വരെ വിധേയമാകുന്നു. പക്ഷെ അതിനെയൊക്കെ അതിജീവിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ഗവൺമെന്റ് ശക്തമായ നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടു പോകുകയാണ്. എല്ലാ രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളുടെയും കൊടിമരങ്ങൾ അടക്കമുള്ള കാര്യങ്ങൾ നീക്കം ചെയ്യുന്ന സമയത്തുണ്ടാകുന്ന സംഘർഷങ്ങളും ഇതിന് ഒരു വിഷയമാണ്. എല്ലാ രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളുടെയും ഒരു കൂട്ടായ്മ ഇതിനാവശ്യമാണ്.

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോയി: സർ, വാട്ടർ അതോറിറ്റിക്ക് വേണ്ടി പൈപ്പിടാൻ റോഡ് വെട്ടിമുറിക്കേണ്ടിവരും. ഈ സെഷനിൽ തന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഇറിഗേഷൻ വകുപ്പുമന്ത്രി മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ വാട്ടർ അതോറിറ്റി അതിനുള്ള പണം കൃത്യമായി അടയ്ക്കുന്നു എന്നു പറഞ്ഞു. എന്നാൽ പലപ്പോഴും വെട്ടിമുറിക്കപ്പെട്ട ഭാഗം കൃത്യസമയത്ത് ക്ലിയറാക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല അതുകൊണ്ട് വാട്ടർ അതോറിറ്റി പണം അടയ്ക്കുന്ന ഉടനെത്തന്നെ, അവരുടെ ജോലി കഴിഞ്ഞാലുടനെത്തന്നെ അത് ക്ലിയർ ചെയ്യാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ.: സർ, പണം അടച്ചുകൊണ്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾ ക്ലിയർ ചെയ്യുന്നതിന് problems ഇല്ല. പക്ഷേ ചില സമയത്ത് വാട്ടർ അതോറിറ്റിക്ക് തന്നെ പണം അടയ്ക്കാതെ കുഴിക്കേണ്ടി വരും. ഉദാഹരണത്തിന് പെട്ടെന്ന് ഒരു പൈപ്പ് പൊട്ടിക്കഴിഞ്ഞാൽ ചിലപ്പോൾ പണം അടയ്ക്കുന്നതിനുമുൻപുതന്നെ അവർക്ക് റോഡ് കുഴിക്കേണ്ട സാഹചര്യങ്ങൾ ഉള്ളതായി വരും. അത്തരം ഘട്ടങ്ങളിൽ ചില

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സാങ്കേതിക പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടാകും. മാത്രമല്ല വാട്ടർ അതോറിറ്റി എന്നു പറയുന്ന വിഭാഗം മാത്രമല്ല ഇതിൽ വരുന്നത്. അല്ലാതെയും റോഡ് കുഴിക്കേണ്ട സാഹചര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാകും. ഉദാഹരണത്തിന് കേബിളിനുവേണ്ടി കട്ട് ചെയ്യുന്നത്, കെ.എസ്.ഇ.ബി.-ക്ക് വേണ്ടി കട്ട് ചെയ്യുന്നത് അങ്ങനെ പല പല കാരണങ്ങളാലാണ് ഈ കട്ടിംങ് വരുന്നത്. വാട്ടർ അതോറിറ്റി ചിലപ്പോൾ അതിന്റെ ഒരു ചെറിയ പോർഷൻ മാത്രമായിരിക്കാം കുഴിക്കുന്നത്. എല്ലാ കാരണങ്ങളുമുണ്ട്. ഇതിൽ പലതും റെക്റ്റിഫൈ ചെയ്യണമെന്ന് നമ്മൾ നിർബന്ധമായി പറഞ്ഞാലും റെക്റ്റിഫൈ ചെയ്യുന്നത് ലാസ്റ്റ് ടാറിംഗ് സമയത്താണ്. പക്ഷേ കോംപാക്ട് ചെയ്തുതരേണ്ടത് ഈ പണിചെയ്യുന്ന ഏജൻസികളാണ്. അവർ proper compact ചെയ്ത് തിരിച്ചുതരാത്തതുകൊണ്ടാണ് പലപ്പോഴും ലോറികൾ സൈഡിലേയ്ക്ക് പോകുന്ന സമയത്ത് ഇതിനകത്തേയ്ക്ക് ടയർ താഴ്ന്നുപോകുകയും വാഹനം തന്നെ മറിഞ്ഞുപോകുകയും ചെയ്യുന്നത്. ഇത് പരിഹരിക്കുന്നതിന് വേണ്ടി വളരെ ശക്തമായ ഒരു co-ordination-ന് വേണ്ടിയിട്ടുള്ള ഒരു സെല്ല് സംസ്ഥാനതലത്തിൽ രൂപീകരിക്കാനും ജില്ലാതലത്തിൽ മറ്റ് കമ്മിറ്റികൾ രൂപീകരിക്കുന്നതിനുള്ള തീരുമാനം എടുത്തുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം: സർ, ചോദ്യോത്തരവേളയിൽ ഭരണ പക്ഷവും, പ്രതിപക്ഷവും ചോദ്യം ചോദിക്കുമ്പോൾ 1:1 എന്നായിരുന്നു വഴക്കം. അടുത്തകാലത്തായി 2:1 ആയി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ. ചോദ്യോത്തരങ്ങൾ മെമ്പർമാരുടെ അവകാശമാണ്. അവിടെ പാർട്ടി പങ്കുവയ്ക്കലില്ല. ഏറ്റവും ന്യായമായാണ് ചെയർ ചെയ്യുന്നത്. അത് appreciate ചെയ്യുന്നതിന് പകരം ഈ ദുസ്സൂചനകൾ ശരിയല്ല, Put the question.

ശ്രീ. ബിനോയ് വിശ്വം: സർ റോഡുകളെല്ലാം മരണക്കളമായി മാറുകയാണ്. വീട്ടിൽ നിന്ന് പോകുമ്പോൾ തിരികെ മടങ്ങിയെത്തുമെന്ന് നമുക്കാർക്കും ഒരു ഉറപ്പുമില്ല. മൽസര ഓട്ടങ്ങളുടെ ഭാഗമായിട്ട് ഒത്തിരിപേർ മരിക്കുന്ന ഇക്കാലത്ത് അപകടങ്ങൾക്കു കാരണമായ വിധത്തിലുള്ള ഡ്രൈവിംഗിന് ആരാണ് ഉത്തരവാദികൾ? അത്തരക്കാരുടെ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് ഉടനെ റദ്ദാക്കണം. അതിനുശേഷം അഞ്ചാറ് മാസത്തെ കാലപരിധിക്കുള്ളിൽ പരിശോധിച്ചിട്ട് കുറ്റവാളിയല്ലെങ്കിൽ തിരിച്ചുകൊടുക്കാം. അങ്ങനെയുള്ള ഒരു നിയമനിർമ്മാണത്തിന് ഗവണ്മെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : അതിന് നിയമങ്ങളുണ്ട്. പക്ഷേ അത് implement ചെയ്യുന്നതിലാണ് കാര്യം. മറ്റു വിദേശ രാജ്യങ്ങളിലൊക്കെ ലൈസൻസ് കിട്ടുക എന്നുള്ളത് വളരെ ശ്രമകരമായ ജോലിയാണ്. മാത്രമല്ല, അവിടെ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ള ക്യാമറകളും റഡാറുകളും ഉപയോഗിച്ച് ഏതെങ്കിലും ഡ്രൈവർക്ക് ഇത്രപ്രാവശ്യം വീഴ്ച വരികയാണെങ്കിൽ അവരുടെ ലൈസൻസ് ക്യാൻസൽ ചെയ്യപ്പെടുകയും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പിന്നെ വർഷങ്ങൾക്കുശേഷം മാത്രം തിരിച്ചു കിട്ടുകയും ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യങ്ങളാണ് അവിടെയുള്ളത്. ഇവിടെയുള്ള ലൈസൻസിംഗും അതുപോലുള്ള കാര്യങ്ങളും പുതിയ രീതിയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരുന്നതിനുള്ള കാര്യങ്ങൾ കൂടി വരാനിരിക്കുന്ന നിയമനിർമ്മാണത്തിലുണ്ടെന്നുള്ള കാര്യം ഞാൻ അറിയിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ഡി. സുഗതൻ: സർ, നാഷണൽ ഹൈവേ 47-ൽ ആലപ്പുഴ പട്ടണത്തിന് വടക്ക് കളർകോടുമുതൽ തോട്ടപ്പള്ളിവരെയാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടം ഇന്നുണ്ടാകുന്നത്. അതത്രയും എന്റെ മണ്ഡലവുമാണ്. അവിടെ നല്ല റോഡാണ്. പക്ഷേ വാഹനപ്പെരുപ്പം കൊണ്ടാണോയെന്നറിയില്ല, ഏതായാലും കൊല്ലപ്പെടുന്നത് മുഴുവൻ യാത്രക്കാരാണ്, വാഹനത്തിന്റെ ആളുകളല്ല. അവിടെ പുന്നപ്രപോലെ ആളുകൾ കൂടുതലുള്ള സ്ഥലത്താണ് കൂടുതൽ അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നത്. ഇത്തരം അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നതിനെക്കുറിച്ച് അന്വേഷണം നടത്തുന്നതിനും pedestrain crossing-ഉം ആയി ബന്ധപ്പെട്ട് നിയമപരിപാലനം കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനും ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: തീർച്ചയായും, ഇപ്പോൾ ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്തുവരുന്ന സ്പോട്ടിൽ വളരെയധികം മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പക്ഷേ ഒരു സ്ഥലത്ത് ഇതുപോലെ ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്തിട്ട് മഞ്ഞവരയിട്ടു കഴിഞ്ഞാൽ അത് ലംഘിച്ചുകൊണ്ടുപോകുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ പ്രധാനപ്പെട്ടത് ഗവൺമെന്റിന്റെ കീഴിലടക്കമുള്ള വാഹനങ്ങളാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസുകളാണ് നിയമം ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് പോകുന്നത്. ഞാൻ പറയുന്നത് നമ്മൾ ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്യാത്ത ഇതുപോലുള്ള സ്പോട്ടുകൾ rectify ചെയ്യാൻ ശ്രമിക്കുമ്പോഴും പലപ്പോഴും നിയമം ലംഘിക്കപ്പെടുന്നു. അപ്പോൾ ഇത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ നിയമനടപടികൾ enforce ചെയ്യേണ്ടതായി വരും. അതുണ്ടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ശക്തമായ രീതിയിൽ ഇതിന്റെ കോ-ഓർഡിനേഷൻ കൊണ്ടുവരുന്നതിന് അതോറിറ്റി അടക്കമുള്ള കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ: സർ, ഇവിടെ ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ ഒരു ചോദ്യം ചോദിച്ചപ്പോൾ ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയത് ഗതാഗതവും റോഡും തമ്മിലുള്ള ബന്ധത്തെക്കുറിച്ചാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് കോഴിക്കോടും കണ്ണൂരും പോലെയുള്ള ബന്ധമാണ് ഈ റോഡും ഗതാഗതവും തമ്മിലുള്ള ബന്ധം. കോഴിക്കോടുനിന്നും കണ്ണൂരിലേക്ക് പോകുന്ന വഴിയിലുള്ള തലശ്ശേരി-കണ്ണൂർ റോഡ്, അവിടെ മുഴപ്പിലങ്ങാട് പ്രദേശത്ത് റോഡ് പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ പ്രവൃത്തി ചെയ്തിട്ട് കുറേക്കാലമായി. അത് കരാറുകാരന്റെ പിടിപ്പുകേടു കൊണ്ടാണെന്നാണ് ഞങ്ങൾ അറിഞ്ഞത്. അതുകൊണ്ട് കരാറുകാരെ ഒഴിവാക്കി ഊരാളുങ്കൽ കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് സൊസൈറ്റിപോലുള്ള കരാറുകാർക്ക് ജോലി നൽകിയിട്ട്, അവർ വളരെ വൃത്തിയായി ജോലി ചെയ്യും, അങ്ങുതന്നെ അവിടെ

ഉദ്ഘാടനത്തിന് പോയതാണ്. അങ്ങനെയുള്ള കരാറുകാർക്ക്, വടകരയിലെ ഊരാളുങ്കൽ കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് സൊസൈറ്റിപോലുള്ള കരാറുകാർക്ക് negotiate ചെയ്തുകൊണ്ട് പണി നൽകാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: കരാർ നൽകുന്നതിന് കേരളത്തിൽ ഒരു വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. ആരെയെങ്കിലും വിളിച്ച് നിങ്ങൾക്ക് ഈ കാരാർ തരാമെന്നുള്ള ഒരു സമ്പ്രദായത്തിലേക്കുപോയാൽ പിന്നെ എത്രത്തോളം എനിക്കിവിടെ ഇരിക്കാൻ കഴിയുമെന്നുള്ളത് നിങ്ങൾക്കുതന്നെ ഊഹിക്കാവുന്നതാണ്. അതുകൊണ്ട് കരാറിൽ പലപ്പോഴും ഇത് സംഭവിക്കുന്നു, തങ്ങൾ ഏറ്റെടുത്ത പണികൾ ചില കരാറുകാർ പൂർത്തീകരിക്കാൻ പറ്റാത്ത അവസ്ഥയിലെത്തുന്നുണ്ടെന്നുള്ളത് നമ്മുടെ ഇന്നത്തെ സംവിധാനത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഒഴിച്ചുകൂടാൻ പറ്റാത്ത രീതിയിൽ വരുന്ന പ്രശ്നങ്ങളാണ്. അവയ്ക്ക് ഇപ്പോഴുള്ള നിയമങ്ങളിൽ നിന്നുകൊണ്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുക എന്നുള്ളതല്ലാതെ പ്രത്യേകമായി ആർക്കെങ്കിലും എന്തെങ്കിലും മുൻഗണന നൽകാൻ ഇന്നത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ സാധിക്കില്ല.

ശ്രീ. എ. സി. ഷൺമുഖദാസ്: സർ, ജില്ലാതലത്തിൽ നമുക്ക് Traffic Advisory Committee-കളുണ്ട്. Traffic Advisory Committee-കൾ ഒരുകാലത്ത് വളരെ ഇഫക്ടീവായിരുന്നു. അതിപ്പോൾ കൂടാറില്ല. ബസുകൾക്ക് കൂടുതൽ റൂട്ട് നൽകുന്നത്, തുടങ്ങിയവ പരിശോധിക്കാനുള്ള District Level Traffic Advisory Committee-കൾ കുറച്ചുകൂടി ഇഫക്ടീവായി പ്രവർത്തിക്കാനാവശ്യമായ നിർദ്ദേശം കൊടുക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: തീർച്ചയായും. Traffic Advisory Committee-കൾ ശരിക്ക് പ്രവർത്തിക്കുകയാണെങ്കിൽ കുറെയൊക്കെ കാര്യങ്ങൾ, റൂട്ട് നിശ്ചയിക്കുന്ന കാര്യത്തിലായാലും ബസുകൾ അനുവദിക്കുന്ന കാര്യത്തിലായാലുമൊക്കെ കൂടുതൽ ക്രിയാത്മകമായി പ്രവർത്തിക്കാൻ സാധിക്കും. ആ സമിതികൾ നിരന്തരം കൂടുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശം തീർച്ചയായും നൽകുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എ. കെ. മണി: സർ, Road Safety Council മാത്രം ഉണ്ടായതുകൊണ്ട് സേഫ്റ്റിയുണ്ടാകില്ല. Public awareness ഉണ്ടാകണം, അത് പ്രത്യേകം പൊളിറ്റിക്കൽ പാർട്ടികൾക്കാണ് ഉണ്ടാകേണ്ടത്. കേരളത്തിലെ മൊത്തം സൈൻ ബോർഡുകളും ഉദാഹരണത്തിന് എൻ.എച്ച്. 49-ൽ ടാറ്റാ കമ്പനി വളരെയധികം ബോർഡുകൾ സ്പോൺസർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഈ ബോർഡുകളിൽ മുഴുവൻ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടിക്കാരുടെ Wall Poster-കളാണ്. അരിവാൾചുറ്റിക നക്ഷത്രം, വോട്ടുചെയ്യുക എന്നുള്ള ബോർഡുകളാണ് കാണുന്നത്. ഈ ബോർഡ് വായിക്കുന്ന ആളുകൾ വഴിതെറ്റിപ്പോവുകയാണ്. അവിടെ അരിവാൾ ചുറ്റിക നക്ഷത്രം മാത്രമാണ് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഇങ്ങനെ ഈ ബോർഡുകളിൽ Wall Poster-കൾ ഒട്ടിക്കുന്ന രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളുടെ പേരിൽ നടപടി സ്വീകരിക്കുവാൻ ഗവൺമെന്റ് തയാറാകുമോ, അതിന് പ്രത്യേക നിയമമുണ്ടാക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : ഒരു ഡ്രൈവറെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അയാളുടെ സൈറ്റിന് obstruction വരാത്ത രീതിയിലായിരിക്കണം ഏതു ബോർഡും സ്ഥാപിക്കേണ്ടത് എന്നുള്ളതിന് നിയമമുണ്ട്. അങ്ങനെ obstruction ഉണ്ടാക്കുന്ന എന്തെങ്കിലും കണ്ടാൽ കോർപ്പറേഷൻ, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. തുടങ്ങിയവയ്ക്ക് അപ്പോൾത്തന്നെ അത് റിമൂവ് ചെയ്യാനുള്ള അധികാരവുമുണ്ട്. പല സ്ഥലത്തും അത് നിർവ്വഹിക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ അതിൽ രാഷ്ട്രീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളുടെയൊക്കെ സഹകരണം ആവശ്യമാണ്. അവബോധം ജനങ്ങളിലുണ്ടായിക്കഴിഞ്ഞാൽ മാത്രമേ ഇത്തരത്തിലുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ നമുക്ക് മാറ്റം വരുത്താൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ.

ശ്രീ. എൻ. രാജൻ : സർ, റോഡപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി പൊതുജനങ്ങളിൽ ബോധവത്ക്കരണം നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടി ഏതെങ്കിലും സന്നദ്ധ സംഘടനകളെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോ? ഞാൻ ഈ ചോദ്യം ചോദിക്കുന്നത് ഏതാണ്ട് ഒരു വർഷം മുമ്പ് ഒരു റിട്ടയേർഡ് ഡിവൈ.എസ്.പി.-യുടെ നേതൃത്വത്തിൽ പ്രധാനപ്പെട്ട കേന്ദ്രങ്ങളിൽ പോലീസ് അധികാരികളെയൊക്കെ പങ്കെടുപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഓട്ടോ ഡ്രൈവർമാരെ, ടാക്സി ഡ്രൈവർമാരെ, പൊതുജനങ്ങളെയൊക്കെ പങ്കെടുപ്പിച്ചുകൊണ്ട് റോഡ് സുരക്ഷയെ സംബന്ധിച്ച ഓപ്പൺ എയർ മീറ്റിംഗ് നടത്തി, അന്ന് റിട്ടയേർഡ് ഡിവൈ.എസ്.പി. പറഞ്ഞത് സർക്കാർ സഹായം ഞങ്ങൾക്ക് ലഭിക്കുന്നത് വളരെ പരിമിതമാണെന്നാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇങ്ങനെ ബോധവത്ക്കരണം നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടി സന്നദ്ധ സംഘടനകളെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോ എന്നാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : തീർച്ചയായും, സന്നദ്ധ സംഘടനകളേയും നമ്മൾ ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുത്താറുണ്ട്. സ്റ്റേറ്റ് കൗൺസിലിൽ തന്നെ ഈ സുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടു പ്രവർത്തിക്കുന്ന ആളുകളേയും അതുപോലെ തന്നെ എൻ.ജി.ഒ.സിനെയും ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ലോക്കൽ ലെവലിലും ജില്ലാ ലെവലിലും ഇതുപോലുള്ള എൻ.ജി.ഒ.സിനെയും ഇതിൽ എക്സ്പെർട്ടായിട്ടുള്ള ആളുകളേയും ഉപയോഗിച്ച് ക്ലാസ്സുകളെടുക്കാനും അതുപോലെ അവരുടെ സേവനം ലഭ്യമാക്കാനും ഇപ്പോഴും പരിശ്രമിക്കാറുണ്ട്. State Level Council-ൽ ഈ ആളുകളും അംഗങ്ങളായിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പ് : റോഡപകടങ്ങളിൽ ഒട്ടുമിക്കതും ഡ്രൈവർമാരുടെ അശ്രദ്ധകൊണ്ടാണെന്നാണ് പറയുന്നത്. പക്ഷേ അവരുടെ അശ്രദ്ധയ്ക്ക് പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാരണം റോഡരികിൽ നഗ്നചിത്രങ്ങൾ പ്രദർശിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള പരസ്യങ്ങളാണ്. അതുവഴി പോകുന്ന ആളുകളെല്ലാം സന്യാസിമാരല്ലല്ലോ, ആരായാലും ഒന്ന് നോക്കിപ്പോകും. ആ സമയത്ത് അപകടങ്ങൾ ധാരാളം ഉണ്ടാകാറുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് റോഡരികിൽ ഇതുപോലുള്ള ചിത്രങ്ങൾ പ്രദർശിപ്പിക്കാതിരിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : തീർച്ചയായും ശ്രദ്ധ distract ചെയ്യുന്ന ഇത്തരം രീതിയിലുള്ള പരസ്യങ്ങളും ഇതിനൊക്കെ കാരണങ്ങളാണ്. ഡ്രൈവർമാരുടെ കാഴ്ചയെ obstruct ചെയ്യുന്ന രീതിയിലാണെങ്കിൽ അത് നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാറുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ശ്രീ. കെ. നാരായണക്കുറുപ്പിനെപ്പോലുള്ള അംഗങ്ങൾ ഡ്രൈവ് ചെയ്യുമ്പോൾ ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ ശ്രദ്ധിക്കണമെന്ന് ഞാൻ അദ്ദേഹത്തെ ഓർമ്മപ്പെടുത്തുകയാണ്.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ് : സർ, സർക്കാർ സ്ഥാപിക്കുന്ന ഹമ്പുകൾ പല സ്ഥലത്തും മരണക്കെണികൾപോലെ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. യാതൊരു ഉത്തരവാദിത്വമോ ശാസ്ത്രീയമായ സമീപനമോ സ്വീകരിക്കാതെ എവിടെയെങ്കിലും ഒരു അപകടമുണ്ടായാൽ ഉടനെതന്നെ അവിടെയൊരു ഹമ്പ് വയ്ക്കുകയാണ്. അത് ഒട്ടും ശാസ്ത്രീയമല്ല. ഈ അടുത്തകാലത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലൂടെ എനിക്ക് യാത്ര ചെയ്യേണ്ടിവന്നു. മെഡിക്കൽ കോളേജു മുതൽ മാവൂർവരെ പോയപ്പോൾ ഇങ്ങനെ നാലഞ്ച് ഹമ്പുകളിൽത്തട്ടി ഞാൻതന്നെ അപകടപ്പെടേണ്ടതായിരുന്നു. അതുകൊണ്ട് ഹമ്പ് സ്ഥാപിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ശാസ്ത്രീയമായ ഒരു നിലപാട് സ്വീകരിക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ, അതിനുവേണ്ടിയുള്ള പഠനം നടത്തുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞത് വളരെ ശരിയാണ്. സാധാരണഗതിയിൽ നാട്ടുകാരെല്ലാം കൂടി കംപെൽ ചെയ്തതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ നിർബന്ധപൂർവ്വം ഹമ്പുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നുണ്ട്. ഏതെങ്കിലുമൊരു സ്ഥലത്ത് ആക്സിഡന്റ് ഉണ്ടായാൽ, ആ ആക്സിഡന്റിനു കാരണം അവിടെ വണ്ടികൾ ഫാസ്റ്റായി പോയതുകൊണ്ടാണെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഹമ്പുകൾ സ്ഥാപിക്കും. ചില റോഡുകളിൽ നോക്കിയാൽ 10 മുതൽ 20 ഹമ്പുകൾ വരെ കാണാൻ സാധിക്കും. ഇപ്പോൾ നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ അങ്ങനെ ഹമ്പുകൾ സ്ഥാപിക്കാൻ പാടില്ലെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഒരു നിർദ്ദേശം തന്നെ വന്നിട്ടുണ്ട്. ഹമ്പുകൾ കാരണമുള്ള അപകടങ്ങളും മരണങ്ങളും കൂടുകയാണ്. പക്ഷേ ഇത്തരം സ്ഥലങ്ങളിൽ ചില സ്ട്രിപ്സുകൾ ഉണ്ടാക്കിയിട്ട്, അതായത് മെറ്റൽ പാകിയിട്ട് അവിടെ എത്തുന്ന സമയത്ത് ഡ്രൈവർക്ക് സ്ലോ ചെയ്യണമെന്നു തോന്നുന്ന രീതിയിലുള്ള പുതിയൊരു ബോധം വരുന്ന രീതിയിലുള്ള, ഹമ്പുകൾ അല്ലാത്ത രീതിയിലുള്ള സ്ട്രിപ്സുകൾ ഉണ്ടാക്കാനാണ് നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. കഴിയുന്നത്ര ഇതുപോലുള്ള ഹമ്പുകൾ കുറയ്ക്കുന്നതാണ് നല്ലതെന്നാണ് എൻജിനീയറിംഗ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ നിർദ്ദേശം.

ശ്രീ. വി. സി. കബീർ: വാഹനമോടിക്കുമ്പോൾ മദ്യപിക്കാൻ പാടില്ല എന്നും പുകവലിക്കാൻ പാടില്ലെന്നും നിയമമുണ്ട്. ടൂ വിലേഴ്സിന്റെ പ്രളയം നടക്കുന്ന നമ്മുടെ കേരളത്തിലെ റോഡുകളിൽ പുകവലിച്ചുകൊണ്ടും മൊബൈൽ ഫോണിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സംസാരിച്ചുകൊണ്ടും വാഹനമോടിക്കുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ? ഇതുവഴി ധാരാളം അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നതു ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ? ഇത്തരം അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ</u> : മൊബൈൽ ഫോൺ യൂസ് ചെയ്തുകൊണ്ട് വാഹനമോടിക്കുന്നതു അപകടമുണ്ടാക്കുന്ന കാര്യമാണ്. അതിനു പ്രത്യേകം നിർദ്ദേശങ്ങളുണ്ട്. എങ്കിലും പലപ്പോഴും അധികാരികളുടെ കണ്ണിൽപ്പെടാതെ പോകുന്നുണ്ട്. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ ഡ്രൈവ് ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് ഉപയോഗിക്കാതിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള കർശന നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൊടുക്കുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. എം. മുരളി:</u> കേരളത്തിലെ എൻ.എച്ച്.-ലും സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയിലും ഇപ്പോൾ അപകടം കൂടാനുള്ള ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണം ജംഗ്ഷനുകളാണ്. ഓരോ ഫർലോംഗുകൾക്കും ഓരോ ജംഗ്ഷനുകൾ ഉണ്ടാക്കുകയാണ്. അശാസ്ത്രീയമായിട്ടാണ് ഈ ജംഗ്ഷനുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്നത്. കളിയിക്കാവിള മുതൽ കാസർകോടു വരെയുള്ള ഭാഗങ്ങളെടുത്തു നോക്കിയാൽ ആയിരക്കണക്കിന് ജംഗ്ഷനുകൾ കാണാൻ സാധിക്കും. ഈ ജംഗ്ഷനുകൾ നിർദ്ദിഷ്ട അതോറിറ്റിയുടെ സ്പെസിഫിക്കേഷൻ അനുസരിച്ചു മാത്രമേ ഇനി നിർമ്മിക്കാൻ പാടുള്ളൂവെന്ന് കർശനമായ നിർദ്ദേശം കൊടുക്കുമോ? അശാസ്ത്രീയമായ ജംഗ്ഷനുകൾ നിയന്ത്രിക്കാൻ, നിയമപരമായി അവ റെഗുലേറ്റു ചെയ്യാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ</u> : നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ജംഗ്ഷനുകളൊക്കെ തനിയെ ഉണ്ടായി വന്ന ജംഗ്ഷനുകളാണ്. റോഡുകളുടെ കാര്യത്തിലായാലും ഒരു ഡിസൈൻ റോഡ് നമ്മുടെ കേരളത്തിലില്ല. ഇപ്പോഴാണ് 600 കി.മീറ്റർ നീളമുള്ള ഒരു ഡിസൈൻ റോഡ് കേരളത്തിൽ ഉണ്ടാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചത്. ഇപ്പോഴത്തെ റോഡുകളെന്നു പറയുന്നത് നാട്ടു വഴികളും മറ്റു വഴികളും വളർന്നു വന്നിട്ടുള്ള റോഡുകളാണ്. ഇപ്പോൾ ജംഗ്ഷനുകൾ ഇംപ്രൂവു ചെയ്യാൻ വേണ്ടി സ്ഥലം നോക്കുന്ന സമയത്ത് അത്തരം ഇംപ്രൂവ്മെന്റുകളൊന്നും വേണ്ടെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് പല സ്ഥലത്തും സംഘർഷങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ശാസ്ത്രീയമായി ഇത്തരം ജംഗ്ഷനുകൾ നമ്മൾ ഡെവലപ് ചെയ്തില്ലെങ്കിൽ, കൂടുതൽ അപകടങ്ങൾ ഇത്തരം ജംഗ്ഷനുകളിൽ ഉണ്ടാകാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. പക്ഷേ അതിനെ എങ്ങനെ ശാസ്ത്രീയമായി ഡെവലപ് ചെയ്യുമെന്നുള്ളതിനെക്കുറിച്ച് ഗൗരവമായ പഠനങ്ങൾ ഇപ്പോൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ചില സ്ഥലങ്ങളിലെ ജംഗ്ഷനുകൾ ഇംപ്രൂവ് ചെയ്യുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഭാവിയിൽ അത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ വരാതിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി, ഉദാഹരണമായി ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ട് ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് അത്തരം കൺസ്ട്രക്ഷൻസ് ഉണ്ടാക്കാതിരിക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എ. എ. അസീസ്: ബസ്സുകൾക്ക് ഇപ്പോൾ പെർമിറ്റ് നൽകിയത് ഒരു മിനിട്ട്, രണ്ടു മിനിട്ട് വ്യത്യാസത്തിലാണ്. അതുമൂലം മൽസരയോട്ടം നടക്കുകയാണ്. മൽസരയോട്ടം മൂലം ധാരാളം അപകടങ്ങൾ സംഭവിക്കുകയാണ്. ബസ്സുകൾക്കു നൽകിയിട്ടുള്ള പെർമിറ്റുകളുടെ ടൈം പുനർനിർണ്ണയം ചെയ്യാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : പെർമിറ്റു കൊടുക്കുന്ന കമ്മിറ്റികൾ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങളാണ്. പക്ഷേ ഇന്നത്തെ ട്രാഫിക് സിസ്റ്റം അനുസരിച്ച് പലപ്പോഴും ടൈമിംഗിൽ അവർ ഉദ്ദേശിച്ച രീതിയിൽ എത്താൻ പറ്റാത്തതുകൊണ്ട് കിട്ടുന്ന സമയത്ത് മൽസരയോട്ടം നടത്തുന്നതുകൊണ്ടാണ് ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നത്. എങ്കിലും ഇതു വളരെ ഗൗരവമായി ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എൻ. ഡി. അപ്പച്ചൻ: റോഡ് പ്രവൃത്തികൾ നടക്കുമ്പോൾ, അശ്രദ്ധയോടുകൂടി പല ഭാഗത്തും പണി പകുതിയാക്കി, റോഡ് ടാർ ചെയ്യാനായി കുഴിച്ചിട്ടു പോകുന്ന സംഭവങ്ങൾ റോഡിൽ പല ഭാഗങ്ങളിലും നമുക്ക് കാണാൻ സാധിക്കുന്നുണ്ട്. കോഴിക്കോട്-മൈസൂർ റൂട്ടിൽ ഉണ്ടായ ഒരു അപകടം അതിനുദാഹരണമാണ്. റോഡിലുണ്ടായിരുന്ന കുഴി കാണാതെ രാത്രിയിൽ വണ്ടിയോടിച്ചു വന്ന് ബസ്സ് അപകടമുണ്ടായി, ഏഴു പേർ തൽക്ഷണം മരണമടഞ്ഞു. അങ്ങനെയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ വളരെ ദൂരെ നിന്നു തന്നെ കാണാൻ സാധിക്കുന്ന റിഫ്ലക്ടറുകൾ സ്ഥാപിച്ചുകൊണ്ട് അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : റോഡ് പണി നടക്കുന്ന സ്ഥലത്ത് അതിനെ ഇൻഡിക്കേറ്റു ചെയ്യുന്ന അടയാളങ്ങൾ വയ്ക്കണമെന്ന് നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരത്ത് നടക്കുന്ന എല്ലാ പ്രവൃത്തികളോടും അനുബന്ധിച്ച് അത്തരത്തിലുള്ള ബോർഡുകൾ സ്ഥാപിച്ച് അവിടെ വർക്ക് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഏരിയ ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്ത്, റെഡ് ആന്റ് വൈറ്റ് റിബൺ വച്ചുകൊണ്ട്, അത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ശ്രമങ്ങൾ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് പരമാവധി ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള : നമ്മൾ ഇപ്പോൾ ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുന്ന, കേരളാ ട്രാൻസ്പോർട്ട് പ്രോജക്ടിന്റെ പേരിൽ ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുന്ന, വെഞ്ഞാറമൂട് മുതൽ ചെങ്ങന്നൂർ വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് മാന്റ് അക്വിസിഷൻ വില നിശ്ചയിച്ചതിൽ ധാരാളം അപാകതകളുണ്ടെന്നും വളരെ കുറഞ്ഞ വിലയാണ് നിശ്ചയിരിക്കുന്നതെന്നും പറഞ്ഞ് കോടതിയിൽ തന്നെ ധാരാളം കേസ്സുകൾ വന്നുകഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ 30 കി.മീറ്റർ റോഡു പോകുന്നുണ്ട്. അവിടെ ആളുകൾക്കു കിട്ടുന്ന വില വളരെ തുച്ഛമാണ്. കൊട്ടാരക്കര ജംഗ്ഷനിൽ ഒരു ലക്ഷം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

രൂപയ്ക്കു താഴെയാണ് സ്ഥലത്തിനു വില നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നത്. അവിടെ 10 ലക്ഷം രൂപ വിലയുണ്ട്. വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടാണ് ആളുകൾക്ക്. ഇതിനുവേണ്ടി അവിടെയൊരു കമ്മിറ്റിയെ വച്ചു, കമ്മിറ്റിയെ വച്ചിട്ട് ഒരു പ്രയോജനവുമില്ല. കമ്മിറ്റി ശരിക്കും റിപ്പോർട്ട് കൊടുക്കുന്നില്ല. രണ്ടും നാലും സെന്റു ഭൂമിയുള്ളവർ, അവർക്ക് ഇത്രയും തുച്ഛമായ വില കൊടുക്കുന്ന ഏർപ്പാട് അവസാനിപ്പിച്ച് ന്യായമായ മാർക്കറ്റ് വില കൊടുക്കണമെന്നുള്ള ഒരു വ്യവസ്ഥയുണ്ടാക്കിയില്ലെങ്കിൽ നമ്മുടെ ജംഗ്ഷനുകളിൽ ഒരു സെന്റ് സ്ഥലം പോലും എടുക്കാൻ പറ്റില്ല. അതുകൊണ്ട് ഇക്കാര്യത്തിൽ മന്ത്രി ഇടപെട്ട് ഒന്നുകിൽ ജംഗ്ഷനുകളിലെ അക്വിസിഷൻ വേണ്ടെന്നു വയ്ക്കണം, അല്ലെങ്കിൽ ന്യായമായ വില കൊടുക്കാനുള്ള ഏർപ്പാടുകൾ ചെയ്യണം. അതിനുവേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ എന്നറിഞ്ഞാൽ കൊള്ളാം.

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ</u> : അങ്ങു പറഞ്ഞ കാര്യത്തിൽ വീണ്ടും ഒരു യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടി ഇക്കാര്യത്തിൽ എന്തു ചെയ്യാൻ പറ്റുമെന്ന് പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. പി. നാരായണൻ:</u> റോഡുകളിൽ ചില പ്രധാന സ്ഥലങ്ങളിൽ ഹമ്പുകൾ വയ്ക്കാറുണ്ട്. സ്കൂളിന്റേയും കോളേജിന്റേയും എൻട്രിയോടു ചേർന്നാണ് ഇതെല്ലാം വയ്ക്കാറുള്ളത്. പക്ഷേ അവിടെയെല്ലാം പണ്ടു കാലത്ത് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ സീബ്രാ ലൈൻ ഇട്ടിരുന്നു. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ ആ സീബ്രാ ലൈനുകൾ മാഞ്ഞുപോയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ധാരാളം അപകടങ്ങൾ സംഭവിക്കുന്നുണ്ട്. അത്തരം സ്ഥലങ്ങളിൽ സീബ്രാ ലൈനിട്ട് അതു ഡ്രൈവർമാരുടെ ശ്രദ്ധയിൽക്കൊണ്ടു വരാനാവശ്യമായ നടപടികൾ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ</u> : കാൽനടക്കാർക്ക് ക്രോസ്സ് ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഈ സീബ്രാലൈനിടുന്നത്. ഇതു സൂചിപ്പിക്കുന്നതിനായി, കുറച്ചു മുമ്പായിട്ട് ഹമ്പ് ഉണ്ടെന്ന സൂചന ഒന്നോ രണ്ടോ പ്രാവശ്യം കൊടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള സൈനിംഗ് ബോർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കാറുണ്ട്. . അതില്ലാത്ത സ്ഥലത്ത് അതു സ്ഥാപിക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. തോമസ് ചാഴികാടൻ:</u> സർ, റോഡപകടങ്ങളുടെ 90 ശതമാനം കാരണവും അമിതവേഗത യാണെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ഈ വേഗത നിയന്ത്രിക്കേണ്ട ചുമതല ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനും പോലീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനുമാണ്. പക്ഷെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് ഇതിനാവശ്യമായ സൗകര്യങ്ങളില്ലെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. കേരളത്തിൽ ഇന്ന് മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിൽ അഞ്ച് സ്പീഡ് റഡാറുകൾ മാത്രമാണുള്ളത്. അതുപോലെതന്നെ പോലീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ കാര്യവും ഏതാണ്ട് മുപ്പത് ലക്ഷത്തോളം വാഹനങ്ങളുള്ള സ്ഥാനത്ത് ട്രാഫിക് പോലീസിന്റെ എണ്ണം 1291 എന്നാണ് നമുക്ക് കിട്ടിയ കണക്ക്. വാഹനങ്ങളുടെ സ്പീഡ് നിയന്ത്രിക്കാനാവശ്യമായ അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങളില്ലാതെ നമ്മൾ വാഹനാപകടത്തെക്കുറിച്ചു മാത്രം സംസാരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അർത്ഥമില്ല. അതുകൊണ്ട് അടിയന്തിരമായി ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പിനും പോലീസ് വകുപ്പിനും കൂടുതൽ സ്പീഡ് റഡാറുകൾ ലഭ്യമാക്കണം. ട്രാഫിക് പോലീസിന്റെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിലിന്റെ യോഗത്തിൽവച്ച് തീരുമാനമെടുത്ത് നടപ്പാക്കാൻ സാധിക്കുമോ?

മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ) : സർ, ഇത്തരത്തിലുള്ള ഉദ്ദേശങ്ങൾ മുന്നിൽകണ്ടുകൊണ്ടാണ് റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെ ഭാഗമായി റോഡ് സേഫ്റ്റിക്കുവേണ്ടിയുള്ള ഫണ്ട് രൂപീകരിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്. വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ സ്കീമിനകത്ത് റോഡ് സേഫ്റ്റി ആക്ഷൻ പ്ലാനിന്റെ ഭാഗമായി ഇത്തരത്തിൽ പോലീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനും അതുപോലെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനുമൊക്കെ ആവശ്യമായ സാമഗ്രികളും മറ്റും കൊടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള പ്രൊവിഷൻ ഉണ്ട്. അതുപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് കൂടുതൽ സ്പീഡ് റഡാറുകളും സ്പീഡ് ഡിറ്റക്റ്ററുകളുമൊക്കെ വാങ്ങുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

തൊഴിലധിഷ്ഠിത വിദ്യാഭ്യാസമേഖലയിൽ പുതിയ കോഴ്സുകൾ

*2. [488] ശ്രീ. രാജു എബ്രാഹം :
,, വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ :
,, കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) തൊഴിലധിഷ്ഠിത വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ കൂടുതൽ തൊഴിൽ സാധ്യത കളുള്ള വിഷയങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനായി എന്തെല്ലാം നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്;

(ബി) ഇത്തരത്തിലുള്ള ഏതെല്ലാം കോഴ്സുകളാണ് പുതുതായി ഈ വർഷം മുതൽ തുടങ്ങിയിട്ടുള്ളത്;

(സി) കൂടുതൽ തൊഴിൽ സാധ്യതയുള്ള പുതിയ കോഴ്സുകൾ ആരംഭിക്കു ന്നതിനായി ഈ വർഷം (2004-05) സംസ്ഥാനത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ എന്ത് തുക പ്രത്യേക മായി വകകൊള്ളിച്ചിരുന്നു;

(ഡി) ഇതിൽ എന്തു തുക ഇതുവരെ ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ട്;

(ഇ) ചെലവഴിച്ച തുകയുടെ വിശദാംശം വെളിപ്പെടുത്തുമോ?

വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ. ടി. മുഹമ്മദ് ബഷീർ) :

(എ) വൊക്കേഷണൽ ഹയർ സെക്കന്ററി വിദ്യാഭ്യാസത്തിന്റെ കരിക്കുലം കമ്മിറ്റിയുടെ ശുപാർശയുടേയും ഇതുസംബന്ധിച്ച് നടത്തിയ സർവ്വേയുടേയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ കൂടുതൽ തൊഴിൽസാധ്യതയുള്ളതും കാലഘട്ടത്തിന് അനുയോജ്യമായതുമായ 19 കോഴ്സുകൾ ഇതിനകം തെരഞ്ഞെടുത്തിട്ടുണ്ട്. 100

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly